

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 26. października 1894.

(Zawiera Nr. 206.)

206.

**Dokument koncesyjny z dnia 9.
września 1894,**

na kolej lokalną od Budziejowic Morawskich do
Jemnicy.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austryacki;**
Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy Alfred Baron Wrażda z Kunwaldu, dziedzic dóbr Pullic, Józef Augusta, burmistrz jemnicki, Dr. Fryderyk Heidler, notaryusz w Jemnicy i Edward Lahoda, starszy rządca dóbr ks. Lichtensteina w Budkowie podali prośbę o udzielenie im koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Budziejowic Morawskich do Jemnicy, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przed-

siebieństwa, widzimy się spowodowani nadać rzecznym koncesyjuszom koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakież ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), tudzież ustawy z dnia 22. czerwca 1894 (Dz. u. p. Nr. 129), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyjuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacji w Budziejowicach Morawskich uprzew. kolei północno-zachodniej austryackiej do Jemnicy.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- Uwolnienie od stępli i należyciści od wszelkich umów, które przedsiębiorstwo tej kolei lokalnej zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uszkuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgie te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępeli i należytości od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesji, jakież od kwitów tymczasowych i od za hipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi żelaznych przeznaczonych do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych lub na innych nieruchomościach, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należytości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakież od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Kolei, w §. 1 wzmiankowanej, zapewnia Państwo gwarancję czystego dochodu rocznego, który wyrównywać ma sumę potrzebnej na oprocentowanie po cztery od stałego umorzenia pożyczki pierwszorzędnej w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć się mającej w sumie imiennej najwięcej 570.000 zł. w. a. papierami a która w przeciągu 75 lat ma być umorzoną a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, częśc niedostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustala się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 75. roku okresu koncesyjnego w sumie maksymalnej 24.181 zł. waluty austriackiej.

§. 4.

Z czystego dochodu rocznego w §. 3 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki

pierwszorzędnej taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, tak ułożonego, żeby cały kapitał zakładowy (§. 12) umorzony być mógł w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 5.

Zaliczka, którą Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawana będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wykupno płatnych kuponów od obligacji pierwszorzędnych, skarb będzie i pierwsi wypłacał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, jeżeli koncesyjonusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu pięciu miesięcy po upływie roku ruchu, pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyjonusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do zaliczki od Rządu zgłosić się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 6.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od stałego rocznie.

Gdy czysty dochód kolej przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku takim, spłata przypadających odsetek poprzedzać ma spłatę zaliczek.

Zaliczki lub odsetki, nie wypłacone jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesja moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 7.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kupo-

nów jakież podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Od dopłat rządowych nie ma przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 8.

Budowę kolei żelaznej w §. 1ym wzmiankowanej rozpocząć należy jak najrychlej i skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmia dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyjaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucję a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyjaryuszów, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 9.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncesyjaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjaryuszom do wybudowania wszelkich kolej podziałowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolej.

§. 10

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej trzymać się powinni koncesyjaryusze osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu ustanowi, jakież istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, Ministerstwo handlu uzna to

za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

§. 11.

Budowa kolej koncesyjowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo handlu, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa handlu i urzędu kolej lokalnych.

Budowa i dostawy powierzane być mają z bezpośredniim współdziałaniem Rządu i z warunkami podawanymi pospolicie przy budowie kolej rządowych a to na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu z odpowiednim wpływem Władz państwa wypracowanych.

Roboty budownicze powierzać należy drogą ofert, oddzielnie od zbierania kapitału. Toż samo tyczy się wszelkich dostaw, z jedynym wyjątkiem co do tych, które zapewnione być mają objęciem akcji zakładowych przez strony interesowane.

Wartość dostaw materyalowych, gruntów odstąpić się mających i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcji zakładowych mają być zapewnione, oceniana będzie według pozycji kosztorysu, które Rząd ma sprawdzić albo drogą oszacowania sądowego.

Srodki do utrzymywania ruchu, szyny i wszelkie inne części składowe kolej, jakież wszelkie przedmioty do urządzenia potrzebne, nabywane być mają wyłącznie z fabryk krajowych.

Na wyjątek od tego ostatniego postanowienia zezwolić może Ministerstwo handlu tylko w takim razie, gdyby zostało udowodnione, że fabryki krajobre nie mogłyby żądań przedmiotów dostarczyć pod temi samemi warunkami co do ceny, jakości i czasu dostawy, jakie podają fabryki zagraniczne.

§. 12

Nadaje się koncesyjaryuszom prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej, do prowadzenia przedsiębiorstwa kolej lokalnej koncesyjowanej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjaryuszów.

Koncesyjaryusze mają prawo wypuszczenia w obieg pod warunkami, które Rząd przepisze, obliczając pierwszorzędnych, mających nieść cztery odsta i które w przeciągu lat 75 mają być spłacone a to w sumie imiennej najwięcej 570.000 zł. waluty austriackiej w monecie papierowej.

Obligacje pierwszorzędne, które mają być puszczone w obieg, pozbite będą według zarządzeń, które Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, na koszt sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materyałów i dotacji kasowych łącznie z odsetkami interkalarnimi w okresie budowy rzeczywiście zapłaconemi ratami amortyzacyjnymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Statut Spółki jakież formularze obligacyj pierwszorzędnych i akcyj, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statutach utworzyć się mającej Spółki akcyjnej zamieszczone być musi postanowienie, że wszyscy członkowie zarządu (rady nadzorczej, dyrekcyi) powinni być obywatelami austriackimi i mieć stałą siedzibę w obszarze królestw i krajów w Rzeczypospolitej reprezentowanych.

§. 13.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfa wojskowa stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i żandarmeryi a to nietylko gdy podróżą kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncessjonariusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych,

do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncessjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncessjonariuszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncessjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncessjonariusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 14.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeinstwa, Straży skarbowej itp.) stosowane będą odpowiednio postanowienia taryfowe zniżone dla transportów wojskowych.

§. 15.

Koncessjonariusze zobowiązani są każdego czasu w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać w każdym czasie ruch na kolej koncesjonowanej bez pretensi do wynagrodzenia o tyle i na tak dugo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych, na jednej z dróg publicznych, które kolej używała.

§. 16.

Ruch na kolej, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny w ciągu całego okresu koncesyjnego będzie utrzymywał Rząd a według okoliczności, za zezwoleniem Władzy prawodawczej o które w tym razie postarać się należy, uprzywilejowana kolej północna zachodnia austriacka na rachunek koncessjonariuszów.

Warunki tego utrzymywania ruchu ustanowione będą w osobnym kontrakte, który w tym względzie Dyrekcyja generalna kolej rządowych austriackich a według okoliczności uprzewilejowana kolej północno-zachodnia austriacka za zezwoleniem Rządu zawrze z koncesyjuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie gwarancji państwa używała, lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacane, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakież klasyfikacji towarów i wszelkich przepisów pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafov rządowych, przyczem będzie miał względ na istniejące stosunki obrotu.

Zresztą uregulowanie taryf osobowych i towarowych, tudzież świadczeń na cele publiczne jest i będzie zastrzeżone prawodawstwu i koncesyjuszom obowiązani są poddawać się takiej regulacji.

§. 17

Koncesyjusze obowiązani są dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu wspólnużywanie kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólnużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże wspólnużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolej w wspólnużywanej.

Do ustanowienia wynagrodzenia, które za to ma być płacone, służyć mają za wskazówkę przepisy dołączone jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolej północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzieniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

§. 18.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby

określone w §ie 8ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu z winy koncesyjuszów nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 19.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmeego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania obligacji pierwszorzędnych, za zezwoleniem Rządu w obieg wypuszczonych z doliczeniem raty rocznej potrzebnej do oprocentowania po 4 od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyjuszom kwoty potrzebne do oprocentowania według planu i umorzenia obligacji pierwszorzędnych aż do zupełnego ich spłacenia w terminach płatności zgodnie z planem ustanowionych, natomiast za kapitał akcyjny płacić się będzie dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu tych kwot pozostały a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiarkowaną, a to w ratach półrocznych z dniem 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku płatnych.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych wziąć na siebie spłacenie obligacji pierwszorzędnych w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierzonego planu amortyzacyjnego i nadto zapłacić kapitał wyrównyjący sumę zdyskontowaną przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie

i umorzenie obligacji pierwszorzędnych według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podległy właściego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko resztą jeszcze nie spłaconą zaciągniętej pożyczki używanie kolej niemieckiem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów i kasowe, kolejce podjazdowe, jeżeliby koncesyonariusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesyonariuszów, jakotęż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§ 20

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów i kasowe, kolejce podjazdowe, jeżeliby koncesyonariusz je posiadał i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakotęż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozumiarze wzmiarkowanym w § 19, l. 5

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 19), zatrzymają koncesyonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im z rachunku wynikające aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 21.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadomowej lub innej reprezentacyji, przedstawiającej dyrekcję Spółki, jakotęż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszel-

kich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru lub interesom finansowym skarbu państwa gwarancją dającego; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu handlu do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszem ustanowiony, koncesyonariusze są obowiązani ze względu na łączący się z tem ciężar czynności płacić skarbowi państwa wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy Rząd ze względu na rozmiary przedsiębiorstwa.

Uwalnia się koncesyonariuszów od przepisanego w §sie 89ym Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania zwiększonej kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakotęż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 22.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesyonariuszom prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dziewiątego miesiąca września roku zbawienia tysiąc osiemset dziewięćdziesiątego czwartego, Naszego panowania czterdziestego szóstego.



Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.

Pleuner r. w.